Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

DZIENNIK URZĘDOWY
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok XIX. Warszawa, 13 grudnia 1937 r. Nr 63.

Dziennik niniejszy zawiera przepisy i okólniki dawniejsze.

SPIS TREŚCI:

CZĘŚĆ A.

Dział Budowy i Utrzymania Kolei.

DZIAŁ BUDOWY I UTRZYMANIA KOLEI.

528.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dn. 29 stycznia 1932 r. w sprawie zamiany łopat drewnianych żelaznymi szuflami.

Dla oczyszczania torów od śniegu Dyrekcje dotychczas zaopatrywały się w pewne ilości łopat drewnianych. Jednak praktyka pokazała, że drewniane łopaty z racji swej łamliwości i formy nie zupełnie odpowiadają swemu przeznaczeniu. Wobec tego poleca Ministerstwo na przyszłość zakupować w razie potrzeby zamiast łopat drewnianych żelazne, odnosząc wydatek na Fundusz Inwestycyjny R 3 § 10 poz. 1. o ile chodzi o zwiększenie inwentarza oraz na dział 2, o ile chodzi a zamianę tychże.

Nr U. N. 91/3/32.

529.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 20 sierpnia 1932 r. w sprawie użytkowania szkółek dla celów prywatnych.

Wobec stwierdzonych w niektórych Dyrekcjach faktów, że w szkółkach kwiatowych i drzewnych grunt, a także szklarnie i inspekta użytkowane są przez personel Dyrekcji dla prywatnej hodowli roślin, zwłaszcza warzyw, przyczem zatrudniani są przy tej hodowli robotnicy. przydzieleni do pracy w szkółkach, a ogrodnicy kolejowi odrywani są od powierzonych im obowiązków, Ministerstwo Komunikacji poleca Dyrekcji:

1) Kategorycznie zabronić dalszego użytkowania dla celów prywatnych gruntu oraz urządzeń ogrodniczych w szkółkach;

2) W wypadkach dzierżawienia części terenu szkółek wymówić dzierżawę z dniem 1 października r. b.;

3) teren szkółek, sąsiadujących z ogródkami dzierżawionymi, ściśle wyodrębnić,

4) teren szkółek, przeznaczonych do likwidacji wydzierżawić (z wyjątkiem szklarni i okien inspektowych) dopiero z chwilą ostatecznego zlikwidowania hodowli w szkółce.

Jednocześnie Ministerstwo poleca zabronić ogrodnikom podejmowania się w godzinach zajęć służbowych robót w ogrodach dzierżawionych przez pracowników kolejowych, a ewentualnie niestosowanie się do tego zakazu pociągnie za sobą sankcje przewidziane w pragmatyce służbowej. Zatrudnienie ogrodnika poza służbą może mieć miejsce jedynie za specjalnym zezwoleniem w ustalonym w tym celu trybie postępowania.

Nr U. M. VII/603/5.

530.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 2 listopada 1932 r. w sprawie opóźnienia pociągów osobowych wskutek robót torowych.

Zauważono niejednokrotnie, że większe roboty torowe, wymagające zwolnienia biegu, są prowadzone jednocześnie w kilku miejscach tego samego szlaku, wskutek czego maszyniści nie mają możności wyrównywać powstających opóźnień, w rezultacie zaś prawidłowość ruchu pociągów zostaje naruszoną.

Uważając, że takiego sposobu wykonywania robót należy bezwzględnie unikać, Ministerstwo w uzupełnieniu dawniejszych w tym kierunku zarządzeń poleca Dyrekcjom wydać zarządzenia, aby Oddziały Drogowe na przyszłość przy układaniu planów robót torowych miały na względzie warunki ruchu i dostosowywały rozkład robót do tych ostatnich tak, aby regularność biegu pociągów była jaknajmniej na szwank narażona.

Nr U. N. V.-103/6.

531.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 16 listopada 1932 r. w sprawie poprawek w przepisach o używaniu pługów odśnieżnych M 41.

Jak wskazuje doświadczenie, nabyte podczas walki ze śniegiem w latach ostatnich, jest rzeczą pożądaną, aby pługi „Bjorke" były o ile możności trzymane stale w pomieszczeniach krytych. Tymbardziej dotyczy to pługów rotacyjnych, które ze względu na swój dosyć skomplikowany mechanizm wymagają, aby je stawiać w pomieszczeniach krytych.

Koniecznym jest też, aby jedne i drugie poddawać w pewnych regularnych odstępach czasu starannym oględzinom i wszelkie niedokładności zawczasu usuwać, tak aby pługi mogły być w każdej chwili gotowe do pracy. Poza tym — również na podstawie wspomnianych paroletnich spostrzeżeń — stwierdzono, że w przepisach Nr M 41 należy wprowadzić pewne niżej podane poprawki, a mianowicie:

1) str. 13 § 8 p. e za słowami: „materiałów budowlanych", dodać „kadzie na wodę przy mostach",

2) str. 17 § 12 p. d po słowach: „odrzucają śnieg na odległość do 20 mtr", dodać: „od 20 do 30 mtr." oraz wzamian „w pasie wywłaszczenia" należy dopisać: „w pasie zasięgu wyrzucanego śniegu",

3) str. 17 § 12 p. f wykreślić „zawiadomienia, ogłoszenia" zaś za słowami: „za pokwitowaniem personelowi", dodać: „nodzorczemu",

4) str. 44 § 28 po słowach: „kilka parowozów" dodać: „należy dobrać wszystkie parowozy jednego typu w miarę możności i unikać parowozów sprzężonych".

5) str. 44 § 29 przed 10 wierszem od dołu dodać: „następnie należy wirnik zatrzymać i przekonać się, czy wszystkie noże ustawiły się odpowiednio do kierunku obrotu wirnika. O ileby to nie nastąpiło i noże nie dały się ręką obrócić, świadczy to o przymarznięciu noży do zawiasów. Należy wówczas spłókiwać je gorącą wodą tak długo, dopóki noże nie będą się lekko obracać.

Po spłókaniu należy zawiasy noży dobrze nasmarować".

6) str. 45 u dołu dodać: „Przy cofaniu pługiem wirowym, o ile koła parowozów zaczynają się mocno ślizgać i trudno go cofnąć, należy parowozy odczepić, tor ręcznie oczyścić, a następnie dopiero cofnąć pługiem".

7) str. 46 wiersz 15 od góry, zamiast „pary" należy napisać: „wody gorącej", oraz w 18

wierszu dodać: „Dla uniknięcia przymarzania wirniki w osłonie należy w pauzach, kiedy pług nie pracuje, wirnik utrzymać w powolnym ruchu, około 25 obrotów na minutę".

8) str. 47 p. c trzeci wiersz z góry, po słowie „przejazdy" dodać: „żwir na międzytorzu".

9) str. 47 p. d po słowach: „które odrzucają śnieg na odległość 20 m", dodać: „do 30 m", oraz wzamian: „w pasie wywłaszczenia", należy napisać: „w pasie zasięgu wyrzucanego śniegu".

10) str. 47 p. f wykreślić: „zawiadomienia ogłoszeń" i po słowie: „personelowi" dodać: „nadzorczemu".

Nr U. N. IV.-92/3.

532.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 23 października 1934 r. w sprawie ustalenia przyczyn wykolejenia pociągów.

Przy wykolejeniach taboru niezbędne jest dla ustalenia ich przyczyn m. in. dokładne badanie śladów kół na szynach, podkładach i podsypce oraz uszkodzeń nawierzchni i taboru. Wobec tego do czasu przyjazdu Komisji Dyrekcyjnej, lub też przedstawiciela Głównej Inspekcji Komunikacji ślady te i uszkodzenia powinny być o ile możności zabezpieczone od zatarcia.

Należy zatym wydać odpowiednie polecenia Komisjom miejscowym z nadmienieniem o konieczności ścisłego przestrzegania postanowień, zawartych w § 12 Instrukcji R. 3 co do wykonywania pomiarów dokładnych toru i taboru przy badaniu przyczyn wykolejenia.

Nr U. N. IV.-97/17.

533.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 2 maja 1935 r. w sprawie profilów kieszonkowych dla Zawiadowców Odcinków Drogowych.

Zawiadowcy odcinków drogowych przy swej pracy na linii nieraz posiłkują się odrysami profilów w formie notatników prywatnych, które nie stanowią dokumentu służbowego, a tym samym mogą bardzo łatwo trafić w niepowołane ręce.

Celem uregulowania i ujednostajnienia powyższej sprawy należy zaopatrzyć wszystkich Zawiadowców Odcinków Drogowych swego okręgu w profile przydzielonych im odcinków o formacie kieszonkowym z okładką według załączonego wzoru przy zachowaniu następujących warunków:

1) profile nie mogą zawierać nazw stacyj, miejscowości lub rzek, mogą być tylko numerowane odcinkami; stanowią one w tej formie dokument o charakterze zwykłego aktu służbowego;

2) ogólną ewidencję ponumerowanych profilów wszystkich odcinków będzie prowadziła Dyrekcja, oddziały drogowe oprócz tego poprowadzą ewidencję odcinków swoich Zawiadowców Odcinków Drogowych według numeracji ustalonej przez Dyrekcję. Ewidencje ponumerowanych odcinków ze wskazaniem szlaków, do których należą, powinny być przechowywane w aktach tajnych pod zamknięciem;

3) na profilach mogą być poza tym uwidocznione tylko koniecznie potrzebne dla Zawiadowców Odcinków Drogowych dane;

4) posługując się profilami nie wolno robić żadnych notatek, mogących posłużyć do ustalenia, o jaki odcinek drogowy chodzi, jak również notatek o charakterze tajnym wojskowo-komunikacyjnym (np. dotyczących komór minowych w mostach i t. p.);

5) z chwilą wydania profilów kieszonkowych powinno być zakazane sporządzanie przez Zawiadowców Odcinków Drogowych odrysów profilu i opisów odcinka w osobistych notatnikach;

6) Naczelnicy Oddziałów Drogowych przeprowadzą ze swoimi Zawiadowcami Odcinków Drogowych odpowiednie pouczenia w powyższej sprawie.

Z kieszonkowych profili dla Zawiadowców Odcinków Drogowych mogą na powyższych zasadach korzystać także i kontrolerzy drogowi w razie rzeczywistej potrzeby pod warunkiem, że poszczególne profile nie będą ze sobą łączone, a po powrocie z linii będą przechowywane pod zamknięciem.

Nr U. N. VI.-201/4.

534.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 11 maja 1935 r. w sprawie utrzymania hakowatych zamków nastawczych.

Przyczyną częstych przeszkód w działaniu urządzeń bezpieczeństwa jest nienależyte utrzymanie znajdujących się przy zwrotnicach hakowatych zamków nastawczych. Ponieważ zamki te są częściami składowymi zwrotnic, przeto utrzymywanie ich powinno należeć do obowiązków zawiadowców odcinków drogowych. Opis działania i zasady utrzymania zamka hakowatego podane są w załączniku 3 Instrukcji E 9, zatwierdzonej rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 31 lipca 1934 r. za Nr U. Z. II-25/16 (Dz. Urz. M. K. z 1934 r. Nr 26 poz. 154).

Dyrektorowie K. P. są proszeni o zwrócenie uwagi na powyższe Naczelnikom Oddzia-

łów Drogowych i o spowodowanie, aby podległi im zawiadowcy odcinków drogowych ściśle stosowali się do wymagań wymienionej instrukcji oraz aby kontrolerzy drogowi przy objazdach linii sprawdzali możliwie często stan zamków zwrotnicowych.

Nr U. N. V.-103/17.

535.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dn. 20 maja 1935 r. w sprawie organizacji robót przy naprawie toru.

W celu usprawnienia robót torowych, prowadzonych nieraz bezplanowo systemem dorywczego usuwania braków i niedokładności, Ministerstwo poleca przestrzegać przy robotach utrzymania nawierzchni następujących zasad:

Roboty torowe powinny być wykonywane na zasadzie uprzednio sporządzonego dokładnego planu. Roboty na każdej działce wykonują zwykłe drużyny robotnicze wzmocnione w razie większych robót przez drużyny specjalne, przydzielone na czas potrzeby.

Przez zwykłe drużyny robotnicze pracujące pod kierownictwem torowych i nadzorem zawiadowców odcinków drogowych odpowiednio do przepisów D. 3 mają być wykonywane roboty: przy wymianie pojedyńczych części nawierzchni, drobnej naprawie nawierzchni, wzmacnianie nawierzchni i wymianie mostownic t. j. wszystkie roboty, objęte §§ 24, 25, 28 i 30 przepisów D. 3 z wyjątkiem spawania styków oraz usuwania roślinności, o ile jest ono dokonywane sposobem chemicznym.

Wyżej podane roboty, powinny być prowadzone w okresie wiosenno-letnim wyłącznie w sposób ciągły, to jest jako naprawa ogólna nawierzchni na działce (D. 3 — § 26).

Wyjątek od zasady naprawy ogólnej czyni się tylko:

1) dla natychmiastowego usuwania powstałych po zimie niedokładności torów, które wykonywane są dorywczo w zakresie najkonieczniejszym dla utrzymania bezpieczeństwa i ciągłości ruchu;

2) w przypadkach nadzwyczajnych uszkodzeń toru;

Skład partii robotniczej utrzymany w granicach 4 do 12 ludzi do naprawy ogólnej powinien zależeć od kategorii linii, wielkości działki oraz rodzaju i stanu nawierzchni na wymianę podkładów należy przewidywać w granicach potrzeby dodatkową siłę roboczą. Ilość i skład partii ustala Wydział Drogowy przy normowaniu ilostanu robotników czasowych zgodnie z obowiązującymi przepisami i zarządzeniami Ministerstwa Komunikacji.

Przed nastaniem zimy należy poddać jeszcze raz dokładnej rewizji zakończone już prace naprawy ogólnej i usunąć wszystkie niedokładności. Skład partii robotniczej i w tym wypadku winien być dostosowany ściśle do istotnych potrzeb. Naprawa ogólna nie powinna poprzedzać wymiany ciągłej nawierzchni, wobec czego w miejscach, gdzie przewidywane są powyższe roboty, torowy dokonywuje naprawy toru przed wymianą nawierzchni tylko w najkonieczniejszym zakresie.

W miesiącach zimowych skład partii, przeznaczony do utrzymania (z kredytu § 4 poz. 1) powinien być jaknajmniejszy (2 do 4-ch ludzi).

Dla umożliwienia torowym poświęcenia się całkowicie robotom przy naprawie toru, należy możliwie odciążyć ich od różnych zajęć pobocznych oraz okazać należytą pomoc przy wykonywaniu robót torowych w większym zakresie zwłaszcza przy wymianie ciągłej nawierzchni (D. 3 § 27) oraz utrzymaniu i wymianie rozjazdów (D. 3 — § 29) do robót tych powinny być powoływane specjalnie zorganizowane zarządzeniem Dyrekcji odpowiednio wykwalifikowane drużyny robotnicze.

Poza tym o ile możności nie należy zatrudniać torowych osobiście przy oczyszczaniu pasów przeciwpożarowych, przy utrzymywaniu terenów stacyjnych w porządku i czystości przy wyładunku i naładunku materiałów i t. p., a powierzać prowadzenie tych robót oddzielnym przodownikom, podporządkowanych jednak służbowo torowym, na działkach których roboty te będą prowadzone.

Dodatkowy personel kierowniczy niezbędny do wykonywania większych robót torowych powinien być uzyskany przez wykorzystanie personelu posiadanego obecnie przez Dyrekcję, względnie przez odpowiednie wyszkolenie niezbędnej ilości nadających się do tego pracowników.

Dla urzeczywistnienia podanych powyżej zasad zechcą Dyrekcje wydać stosowne zarządzenia, powiadamiając o tym Ministerstwo Komunikacji

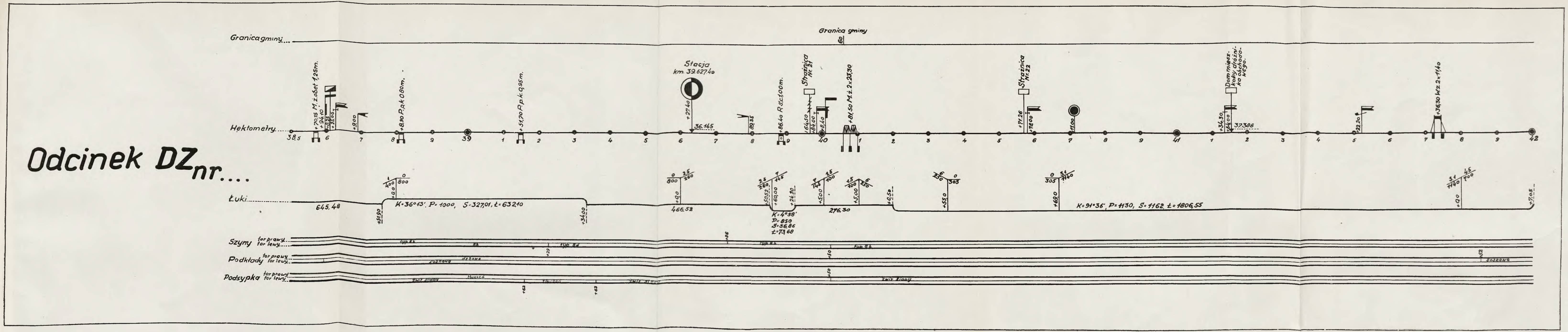
Nr U. N. IV.-99a/8.

536.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 23 sierpnia 1935 r. w sprawie zużycia starego żwiru wyjętego z toru.

Zanieczyszczony i zużyty żwir, otrzymywany przy wymianie w torach, o ile nie da się zużyć na miejscu do innych robót, — jak poszerzenie torowiska i uzupełnienie skarp, lub gdy koszt jego naładunku, wyładunku i przewiezienia do nowego miejsca użycia (naprz. wyrównanie placów ładunkowych) wypadł drożej

Wzór do okólnika Nr U. N. VI.-201/4 z dnia 2 maja 1935 r.



niż dostarczenie tam nowego żwiru z kopalni, może być sprzedawany osobom lub instytucjom postronnym. Nabywcy musieliby zabierać materiał wprost z miejsca odzysku własnymi środkami lub na swój koszt. W razie jednak braku osób względnie instytucyj, które chciałyby płacić za materiał, w celu uniknięcia zbędnych kosztów usuwania żwiru po za obręb torowiska, zezwala się na odstępowanie go bezpłatnie gminom i związkom samorządowym względnie instytucjom społecznym pod warunkiem, że byłby zabierany na koszt zainteresowanych pod nadzorem przedstawicieli kolei.

Nr U. N. IV.-88/90.

357.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 23 maja 1936 r. w sprawie remontu wynajętych lokali.

Zdarzają się wypadki, że poszczególne Dyrekcje wynajmują na mieszkania dla pracowników kolejowych lokale prywatne i nawet przeprowadzają w tego rodzaju lokalach czasami b. kosztowne remonty.

W związku z powyższym Ministerstwo Komunikacji zarządza co następuje:

1) w budynkach prywatnych mogą być wynajmowane lokale **wyłącznie tylko dla celów służbowych na pomieszczenia biur.**

Poza tym niedopuszczalne są żadne wyjątki nawet jeżeli chodzi o mieszkania służbowe, gdyż przepisy A 7 w punkcie 2 § 7 podkreślają, że na przedsiębiorstwie P. K. P. nie ciąży bezwzględny obowiązek przydzielenia pracownikowi mieszkania służbowego. W wypadkach, gdy P. K. P. nie posiada dostatecznej ilości mieszkań służbowych, pracownik, który posiada prawo do mieszkania służbowego, powinien sam postarać się o mieszkanie dla siebie.

2) przy zawieraniu umów na dzierżawę lokali (wg. pkt. 1) należy w umowie umieścić postanowienie wyraźnie określające obowiązek właściciela domu dokonywania własnym kosztem remontu lokalu wynajętego, ze ścisłym określeniem tych robót, które właściciel domu obowiązany będzie wykonać własnym kosztem, a więc:

a) odnawianie lokalu co 4 lata (polegające na odmalowaniu ścian i sufitów, podłóg i t. p.)

b) naprawa, względnie wymiana zniszczonych wskutek normalnego zużycia, drzwi, ram okiennych, posadzek, podłóg oraz urządzeń wodociągowo - kanalizacyjnych i elektrycznego światła i dzwonków, a także pieców i trzonów kuchennych.

Natomiast koszt wymiany rusztów, płyt kuchennych, oraz naprawa uszkodzeń powstałych bezspornie z winy lokatora, powinien ponosić lokator.

3) Wykonywanie remontu w wynajętych lokalach może być uskuteczniane na rachunek P. K. P. jedynie tylko w tych lokalach co do których:

a) zawarta uprzednio (przed wydaniem niniejszego zarządzenia) umowa z właścicielem domu obciąża tym obowiązkiem P.K.P. albo

b) o ile przez przejęcie na siebie kosztów remontu wynajętego lokalu, uzyska się poważne obniżenie czynszu dzierżawnego.

Przy załatwianiu tych spraw należy mieć na uwadze postanowienie art. 373 § 2 Kod. Zab. (Dz. U. R. P. Nr 82 poz. 598 z 1933 r.) według którego „drobne naprawy i wydatki połączone ze zwykłym używaniem rzeczy obciążają najemcę", (jeżeli umowa nie przerzuca wyraźnie tego obowiązku na wynajmującego).

W związku z powyższym należy, jeżeli chodzi o lokale wynajęte przez Dyrekcje na mieszkania dla pracowników Dyrekcji, po wyekspirowaniu umów na tego rodzaju lokale, umów tych nie przedłużać pozostawiając już lokatorom porozumienie się z właścicielem domu co do dalszego korzystania z tych lokali względnie uzyskać zmianę dotychczasowej umowy tak, aby kosztem remontu tych lokali obciążyć właściciela domu.

Nr U. B. I.-11/50.

538.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 15 lipca 1936 r. w sprawie uregulowania oszczędnego zużycia wody do budynków.

W wydatkach Dz. 2 Rodz. 2 § 5, pozycje opłaty za wodę, przedstawiają tak poważną kwotę, że w dążeniu do zmniejszenia ich — zachodzi potrzeba wszczęcia akcji, mającej za zadanie rewizję dotychczasowej gospodarki w tym zakresie.

Chodzi tutaj zasadniczo o wydatki z tytułu dostarczenia wody z sieci wodociągów miejskich wzgl. innych, dowożenie wody do budynków kolejowych zajętych przez własne urzędy względnie lokatorów.

I. W wypadku korzystania z wody miejskiej urzędy kolejowe przeważnie ograniczają się do opłat rachunków za zużytą wodę — bez krytycznego badania ilości wykazywanych; sprawdza się jedynie i to nie zawsze wspólnie z przedstawicielami odnośnych zarządów — odczyty na wodomierzach.

Wysokość opłat za wodę zależna od ceny jednostkowej za 1 m^3 oraz od ilości winna być podana krytycznej ocenie i w tym celu Dyrekcje:

1) przeprowadzą z poszczególnymi zarządami miejskimi wzgl. innymi od których pobiera się wodę, pertraktacje w kierunku obniżenia stawek jednostkowych za 1 m^3 wody i uzyskania bonifikaty — z racji dużego spożycia wody, które nie może być porównywane do normalnego rozbioru przez poszczególnych adjacentów.

Powyższe dotyczy zarówno rachunków opłacanych miesięcznie jak i opłat wykonywanych na podstawie umów ryczałtowych miesięcznych wzgl. rocznych.

2) Należy na podstawie danych zaludnienia poszczególnych objektów mieszkalnych — określić maksymalną ilość potrzebnej wody za każdy objekt i przestrzegać zużycia jej w powyższych normach winnych obciążając w razie nieuzasadnionego ich przekrocznia kosztem dodatkowo zużytej wody.

Jeżeli w miastach nieposiadających wodociągów, mieszkaniec zużywa na wszelkie potrzeby domowe 5 — 10 litrów na dobę — to uwzględniając, że zużycie wody przy korzystaniu z wodociągów z racji łatwości poboru jest znacznie większe — rozchód nie może wynosić ilości — jak niejednokrotnie stwierdzono — 200 — 300 litrów na głowę i dobę.

W naszych warunkach i miastach wojewódzkich — przy należytej kontroli ilość wody zużywanej do gospodarstwa domowego nie powinny przekroczyć ilości 50—80 litrów na głowę i dobę.

II. Znaczne sumy pochłaniają również opłaty za dowożenie wody do picia dla mieszkań zajmowanych przez pracowników kolejowych a nawet przez osoby prywatne.

Stwierdzono np., że w konkretnym wypadku dla 2-ch domków stróży przejazdowych oraz baraku robotników (6 robotników w zimie i 12—18 latem) dowiezienie wody od 1.XII.26 do 15.V.34 r. kosztowało 20.192.50 zł, czyli średnio miesięcznie około 225 zł.

Na tym odcinku gospodarstwa P.K.P. musi nastąpić bezwzględna rozumna sanacja. W tym celu Dyrekcja przeprowadzi zbadanie tych wydatków i mając na uwadze wytyczne podane powyżej — określi maksymalne zużycie wody dla każdego objektu, przy jednoczesnej rewizji uprawnionych do korzystania z wody — jak również opłat za dowożenie.

Porównanie tych wydatków z kosztami budowy studzien względnie przyłączenia do sieci wodociągowej pozwoli na wyciągnięcie wniosków, które należałoby zrealizować kolejno w miarę posiadanych kredytów.

III. Sprawa zużywania wody do polewania ogródków, ulic, chodników i t. p. musi być również przedmiotem obserwacji i w tym kierunku należy poczynić zarządzenia zmierzające do oszczędności.

Podając powyższe do wiadomości i wykonania Ministerstwo Komunikacji oczekuje pełnego zrozumienia akcji zmierzającej do zmniejszenia wydatków na wodę i inicjatywy w przeprowadzaniu tej akcji.

Odnośnie analizy wydatków zaliczanych do Dz. 2 Rozdz. 1a § 3 (wodociągi własne i woda z wodociągów obcych dla celów trakcyjnych) będzie wydane oddzielne zarządzenie.

Nr U. B. I.-11/137.

539.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 26 marca 1936 r. w sprawie wykonywania robót budowlanych w lokalach przekazywanych „Rodzinie Kolejowej“ i „K.P.W.“.

W celu uregulowania sprawy jednolitego traktowania przez wszystkie Dyrekcje O.K.P. kwestii pokrywania kosztów związanych z wykonywaniem: przeróbek, remontów gruntownych i bieżącej konserwacji lokali przekazywanych do użytkowania Stowarzyszeniom „Rodzina Kolejowa“ i „Kolejowe Przysposobienie Wojskowe“, podaje się niżej zasady jakimi należy kierować się przy załatwianiu tych spraw.

Ponieważ tak „Rodzina Kolejowa“ jak „Kolejowe Przysposobienie Wojskowe“ zwolnione są od opłaty czynszu za przekazywane im lokale i budynki kolejowe, przeto Stowarzyszenia te muszą pokrywać w całości wszelkie wydatki związane z utrzymaniem, gruntowną naprawą i przeróbkami tych lokali i budynków a koszta z tych robót w żadnym wypadku nie mogą obciążać kredytów P. K. P.

Wszelkie przeróbki w wyżej wspomnianych lokalach i budynkach przeznaczone dla potrzeb omawianych Stowarzyszeń mogą być wykonane jedynie po zatwierdzeniu projektu przeróbek przez Dyrekcję.

Przy obejmowaniu przez wyżej wymienione Stowarzyszenia lokali lub budynków kolejowych Stowarzyszenia te powinny złożyć zobowiązania, że lokal względnie budynek będzie oddany Dyrekcji w stanie nie gorszym od tego w jakim był przekazany. Ewentualne braki stwierdzone przy oddawaniu pomieszczeń muszą być uzupełnione przez użytkującego.

Podając powyższe do wiadomości i ścisłego stosowania, Ministerstwo Komunikacji zaznacza, że wszelkie wydane uprzednio zarządzenia dotyczące pokrywania kosztów naprawy gruntownej, przeróbek i bieżącej konserwacji lokali wzgl. budynków przekazywanych w użytkowanie stowarzyszeniu „Rodzina Kolejowa“ i „Kolejowe Przysposobienie Wojskowe“ niniejszym zarządzeniem zostaje zniesione.

Nr U. B. I.-11/10.

540.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dn. 4 marca 1935 r. w sprawie sporządzania projektów zabudowy miast.

Przy sporządzaniu projektów zabudowy miast Zarządy Miejskie przewidują niekiedy daleko idące zmiany w urządzeniach kolejowych jak to zmiany w usytuowaniu stacyj, przenoszenia dworców i t. p. Omawiane zmiany okazywały się niejednokrotnie przy rozpatrywaniu tych projektów przez Władze Kolejowe, zupełnie zbędne lub też całkowicie niecelowe, co wywołało konieczność przerabiania tych projektów.

Dla uniknięcia podobnego niepożądanego stanu rzeczy, Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, na skutek wystąpienia Ministerstwa Komunikacji przy zarządzeniach o opracowaniu planu zabudowy zwracać będzie uwagę Zarządom Miejskim na konieczność uzgadniania zamierzeń regulacyjnych z Władzami Kolejowymi.

W związku z tym Ministerstwo Komunikacji poleca Dyrekcjom współpracować w omawianych sprawach z Zarządami Miejskimi, udzielając im odpowiednich danych i wyjaśnień.

Gdyby Dyrekcja O.K.P. nie mogła z jakichkolwiek powodów dostarczyć Zarządom Miejskim żądanych danych, jak również w wypadkach gdy regulacja dotyczy terenów przy większych węzłach kolejowych, sprawę należy skierować wraz z opinią Dyrekcji do Ministerstwa Komunikacji.

Nr U. J. II.-137/32.

541.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dn. 18 lutego 1937 r. Nr 273 w sprawie ulgowej skrajni budowlanej.

Przy wykonywaniu wszelkich robót, związanych z budową lub z utrzymaniem obiektów kolejowych, w pojedyńczych przypadkach, gdy ze względu na ustawienie rusztowań i szalowań jest trudne lub całkowicie niemożliwe wykonanie robót bez czasowego naruszenia przepisanej skrajni, podanej w załączniku Nr 6 Przepisów D. 3 oraz w załączniku Nr 1 Przepisów D. 16, — można ustawiać rusztowania lub szalowania bez pozostawienia dodatkowych wolnych odległości wynoszących, dla mostów i na stacjach 0,2 m oraz na szlaku 0,5 m (linie CD i AB na rysunkach skrajni budowli). W razie nieodzownej konieczności można wspomniane rusztowania lub szalowania ustawiać nawet w odległości 1,75 m od osi przyległego toru z tym jednak, że:

1) takie ograniczenie skrajni może trwać tylko przez krótki przeciąg czasu, rzeczywiście niezbędny do wykonania robót; przy tym roboty te nadzorowane będą przez zawiadowcę odcinka drogowego lub w jego zastępstwie przez innego o równorzędnych kwalifikacjach odpowiedzialnego Funkcjonariusza służby drogowej;

2) powinny być przy tym wydane odpowiednie zarządzenia celem ostrzeżenia ludzi, zatrudnionych przy robotach, ażeby na czas przejścia pociągów usuwali się po za obręb ustawionych rusztowań i szalowań na zewnątrz skrajni, a także celem ostrzeżenia pasażerów, ażeby na czas przejścia pociągów nie wychylali się przez okna i nie otwierali drzwi; w tym celu powinny być ustawione przed wjazdem na teren robót znaki ostrzegawcze nprz. w postaci szczotek, umieszczonych na wysokości okien wagonów dla zwrócenie uwagi pasażerów, przypadkowo wychylających się przez okna, o zagrażającym niebezpieczeństwie.

3) W przypadkach, gdy omawiane ograniczenie skrajni miałoby być zastosowane na większej długości np. powyżej 15 m (dłuższe podjazdy, tunele) — niezależnie od powyższych ostrzeżeń powinny być przewidziane, **w miarę możności**, co pewien odstęp wnęki, w których mogliby się schronić ludzie, przypadkowo znajdujący się na torze, podczas przejścia, pociągów.

4) W obrębie prowadzonych robót tego rodzaju pociągi mogą być przepuszczane tylko z szybkością ograniczoną do 5 km/godz. i powinny być pilotowane przez odpowiedniego funkcjonariusza służby drogowej.

5) Służba ruchu w tych przypadkach powinna być zawczasu uprzedzona, ażeby na danym szlaku przepuszczane były tylko ładunki, nieprzekraczające skrajni ładunkowej.

6) Decyzja wykonania tego rodzaju robót oraz wszystkie związane z tym zarządzenia, zmierzające do zapewnienia bezpieczeństwa, powinny być w każdym poszczególnym przypadku ujęte w formie osobnego zarządzenia Dyrektora Kolei.

Nr U. M. I.-12/1.

SPROSTOWANIE.

W Dz. Urz. M. K. Nr 51 z dnia 13 listopada 1937 r. na str. 660 skreśla się w całości „Wzór 2".

Adres Redakcji:
Ministerstwo Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, Gabinet Ministra, pokój Nr 78, tel. 552-00 wewn. 127.

Adres Administracji:
Administracja Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, pokój Nr 123, II p. tel. 8.26.28. Konto czekowe PKO Nr 30.658.

Warunki prenumeraty w kraju: rocznie zł 8.—; półrocznie zł 4.—; kwartalnie zł 2.—; cena numeru 50 gr.

Do nabycia w Administracji Dz. Urz. M. K. lub w Administracji Dz. Zarz. D. O. K. P. Prenumeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedyńczych numerów Dz. Urz. M. K. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się.

Cena ogłoszeń: od wiersza zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika. Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 94884. 13.XII.37. 8400.